



BELLES PLUMES FRANÇAISES

MAQUETTES EN PAPIER DU CRIQUET n° 39

LATECOERE 25 F-AIEH AEROPOSTALE 1926

Le Laté 25 F-AIEH fit l'objet d'un exploit extraordinaire accompli par Mermoz accompagné de son mécanicien Collinot.

L'appareil, unique exemplaire survivant au monde, est préservé au Musée de l'Air de Buenos-Aires (Argentine).



Mars 1929 : Mermoz aux commandes du Laté 25 face aux Andes (par Jame's Prunier)

Un peu d'histoire. (site Aéroplanes.fr)

Le Laté 25 était un avion de ligne français construit en 1925 pour le compte de la Compagnie Générale Aéropostale et de ses filiales. C'était globalement une évolution du plus ancien Latécoère 17, d'une envergure plus importante. Le premier vol du Laté 17 avait été effectué en 1924, et le Laté 25 dont le premier vol fut réalisé en février 1926 supplanta ce modèle en production puis en service.

Alors que la Compagnie Générale Aéropostale s'orientait de plus en plus du transport de passagers vers l'acheminement du courrier, Le Laté 25 trouva son rôle définitif comme avion postal et fut largement employé durant l'établissement des lignes ouvertes au fur et à mesure par la compagnie en Amérique du Sud. Cet avion fut aussi utilisé par la filiale Aeroposta Argentina créée début septembre 1927.

Comme le Laté 17, ce monoplan était un appareil conventionnel doté d'une aile de type parasol et d'un train d'atterrissage classique fixe. L'appareil pouvait emporter quelques passagers dans la cabine fermée située dans le fuselage et un pilote logé dans un cockpit ouvert. Son moteur était un 12 cylindres en V Renault 12Ja refroidi par liquide développant 450cv et entraînant une hélice bipale. Le Laté 25 fut construit en un peu plus de 25 exemplaires.

L'INCROYABLE AVENTURE DE MERMOZ ET COLLINOT DANS LES ANDES



Début Mars 1929, Jean Mermoz et son mécanicien-navigant Alexandre Collenot avaient franchi, avec comme passager, le Comte Henry de LaVaulx, la cordillère des Andes entre San Antonio Oeste (Argentine) et Santiago (Chili).

Pour le vol de retour, Mermoz reçut comme mission de passer par la partie nord du massif montagneux, jusque là inexplorée. Leur appareil Laté 25 avait un plafond ne permettant pas de franchir les pics. Le pilote profitait des ascendances afin de dépasser les limites de l'appareil, mais après un passage de ce type, l'avion fut

pris dans un courant descendant contraire et du se poser assez durement sur un court plateau situé à 4200m.

L'appareil était endommagé, support moteur tordu, radiateur percé, extrémité des longerons d'aile arrachés, le train d'atterrissage faussé et béquille tordue. Après une tentative ratée de descente à pied, les deux hommes travaillèrent deux jours et deux nuits dans des conditions très difficiles pour remettre l'avion dans un état permettant de redécoller.

Après avoir allégé l'appareil au maximum, balisé la courte piste (300mètres), et repéré les failles à passer, le pilote grâce à son habileté, parvint à lancer son avion en plongeant après la limite du plateau, afin d'acquies de la vitesse.

Finalement les deux hommes purent rallier le point de départ, la ville minière de Copiapo au Chili. Au mois d'avril suivant, Mermoz reçut un Potez 25 pouvant monter à l'altitude supérieure de 6000mètres, et ce nouvel appareil permit un franchissement plus aisé de la cordillère des Andes. Le Laté 25 a survécu jusqu'à nos jours et est exposé au musée de l'air de Buenos-Aires.

A propos du Laté 25 F-AIEH

A l'origine il s'agit du Laté 17 n°603 dont la cabine avait été renforcée. Il devint le premier Latécoère 25-1R après augmentation de sa surface portante (envergure portée de 14,60m à 17m40) et l'équipement d'un moteur Renault 12Ja de 450cv. Il fut doté d'un radiateur frontal surdimensionné et d'une hélice bipale métallique. Dans sa configuration finale, il fut équipé d'un train sans essieu.

LA DOCUMENTATION

Relativement limitée concernant le Laté 25, mais de qualité.



LATECOERE de Jean Cuny aux éditions Docavia (« la bible » sur le sujet).

Et bien sûr Le F-AIEH parfaitement préservé en Argentine, où il termina sa carrière au sein de l'« Aeropostia Argentina ». De nombreuses photos de l'appareil sont accessibles sur le net.



Quelques photos du F-AIEH authentique au musée de l'air de Buenos-Aires.



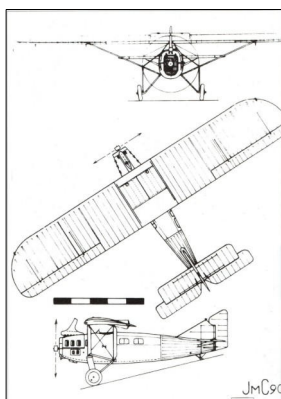
A signaler la très belle modélisation 3D de cet appareil sur le site cscholl.fr « Le hangar de l'Aéropostale »

LA MAQUETTE DU F-AIEH

A notre connaissance cette maquette n'a pas été produite commercialement à ce jour ce qui en fait un sujet original.

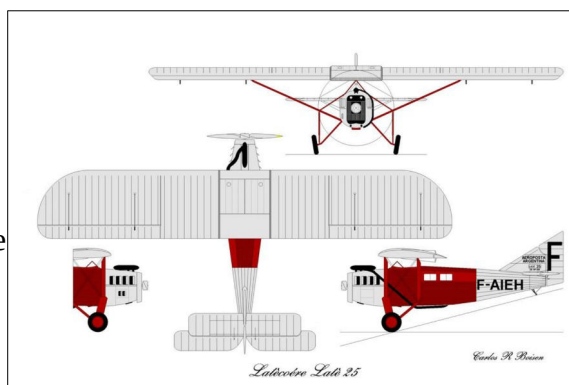
Si l'on a une idée précise de la présentation générale de l'appareil grâce à l'original présent au Musée de Buenos-Aires, les différents marquages qui étaient les siens au moment de l'accident ne pourront être que supposés faute de documentation. Heureusement, les marquages faisaient l'objet d'une relative standardisation concernant les appareils évoluant au sein de la Compagnie Générale Aéropostale à cette époque.

A propos de la conception



Jean Cuny est une référence en matière d'auteur (et de dessinateur) de sujets aéronautique.

Son plan (ci contre à gauche) dans le Docavia dédié à l'histoire Latécoère représente le Laté 25 dans sa configuration originale, avec un échappement droit en forme de corne.



A noter aussi le plan 3 vues couleur signé Carlos R. Boisen trouvé sur le net. Il est fort probable qu'il soit issu du plan de Jean Cuny auquel ont été apportées certaines modifications pour représenter le F-AIEH (échappement).

Les nombreuses photos disponibles du F-AIEH du musée de Buenos-Aires seront, bien sûr, d'une aide précieuse pour appréhender certains détails.



Toutefois, l'appareil tel qu'exposé, suscite quelques interrogations. La courbure du bord d'attaque des saumons d'aile semble avoir été tronquée. De même les becs débordants du volet de profondeur paraissent moins larges que sur le plan. Les rares photos d'époque ne donnent pas beaucoup d'indications à ce sujet. L'appareil aura t'il subi des avaries ayant donné lieu à des réparations quelque peu approximatives en vue de son exposition?

Le plan de Jean Cuny servira de base pour l'élaboration de la maquette. Il sera enrichi de ce que nous relèverons sur les photos de l'appareil du musée et de rares photos d'époque trouvées sur le net, en particulier. Nous intégrerons au dessin les quelques caractéristiques dimensionnelles recueillies.



le fuselage est de de forme « ovoïde évolutive ». Des simplifications de forme seront nécessaires compte tenu de l'échelle.

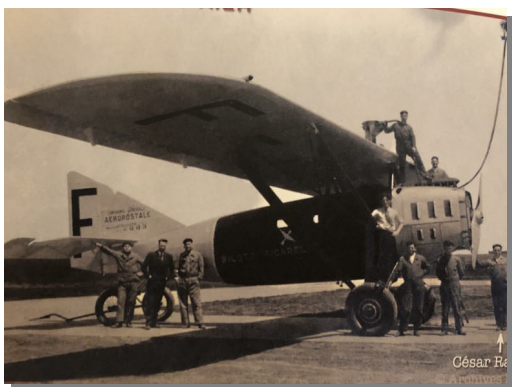
Une modélisation simple en 3D, appuyée sur des photos, est un moyen efficace d'approcher au mieux les formes d'un avion lorsque l'on ne dispose qu'un d'un



plan 3 vues minimaliste.

A mon habitude, je fis appel au tandem Metasequoia et Pepakura pour la modélisation et le dépliage.

A propos de la livrée retenue



La photo ci contre, tirée du livre :« Mermoz, ses vols, la vérité » de B. Bacquié aux éditions Latérales, est particulièrement intéressante.

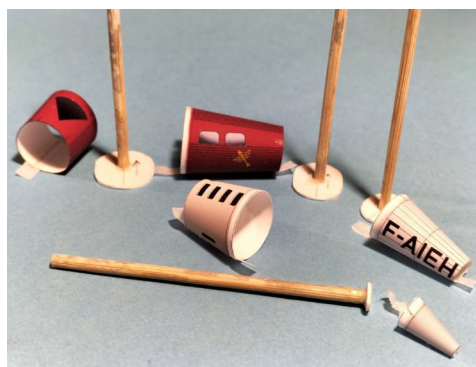
Elle donne une idée de la livrée et des marquages qui étaient ceux du F-AIEH lorsqu'il évoluait pour le compte de l'« Aéropostale ».

On notera, outre le marquage de dérive spécifique (mais difficile à identifier avec précision), les enjoliveurs de roues bicolores que l'on retrouve sur les Laté 28 (voir maquettes n°36 et 37), la « flèche ailée » sur les flancs et la présence de feux de navigation.

Concernant les marquages de la dérive, nous avons repris ce qui semble être un standard concernant les appareils de l'Aéropostale au vu de ce qu'un agrandissement de la photo ci-dessus permet de supposer.

A propos de l'assemblage de la maquette

La forme ovoïde du fuselage est obtenue par la juxtaposition d'éléments de sections évolutives. Un alignement correct de ces éléments est difficile à obtenir par collage bord à bord et la liaison par languettes a été privilégiée.



Il conviendra de les cranter à la demande. La fermeture de chaque élément sur eux même se fera par collage bord à bord, une languette de papier de soie rapportée en renforcera le collage.

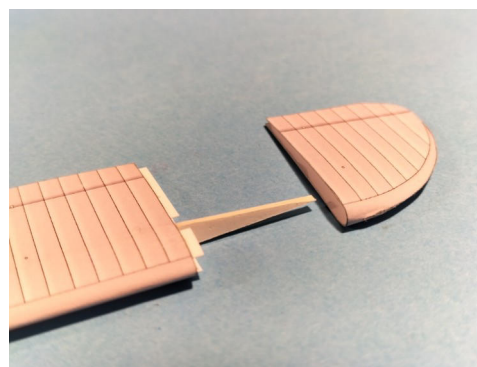
Sans être indispensables, un certain nombre de couples glissés aux endroits appropriés, seront garants d'une certaine stabilité de forme dans le temps, et autoriseront, (avec précaution quand même), la manipulation de la maquette.

A noter sur la photo la présence des bandelettes de renfort évoquée ci-dessus.

Les couples sont collés à l'extrémité de bâtonnets pour en faciliter l'introduction et le collage dans les différents tronçons. Une simple torsion les délivrera une fois collés.

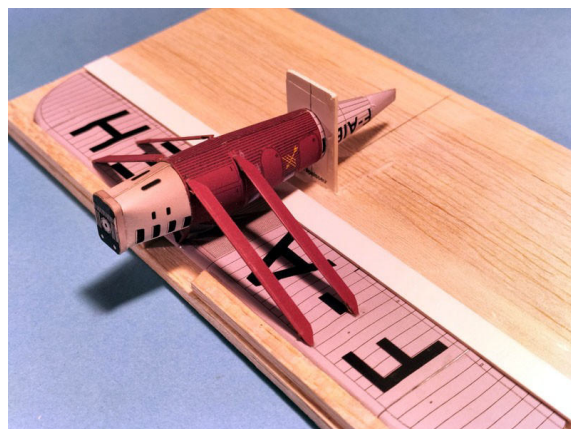
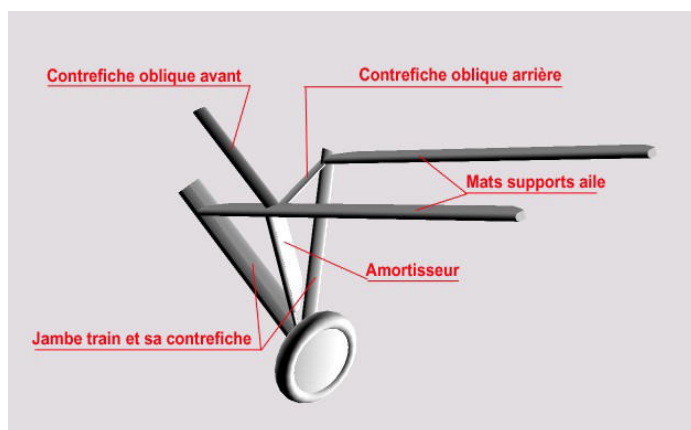
La forme des saumons est caractéristiques des avions Latécoère de cette période. Il convient donc de la restituer au mieux.

Pour ce, les saumons sont réalisés à part. Ils viennent se raccorder aux extrémités de l'aile par l'intermédiaire de languettes internes.



La principale difficulté réside dans la réalisation et la mise en place correcte de l'ensemble «cabane /mâts d'aile/train d'atterrissage », avec leurs éléments de liaison et divers renforts.

Selon le principe bien connu qu'un « petit dessin valant mieux qu'un long discours », celui ci-dessous devrait faciliter l'identification et le positionnement des différents éléments.



Un bâti de montage minimaliste facilitera cette opération.

Jusqu'où ne pas aller trop loin

Concernant les avions au 1:100 je me suis fixé comme règle: »Un maximum de réalisme à 30cm ». Je me suis donc attaché à reproduire le plus de détails visibles à cette échelle... en fonction de mes compétences.

A propos des divers câblages.

Quasi invisibles si réalisés à l'échelle (3 à 5/100 de diamètre soit l'épaisseur d'un cheveu), ils demeurent malgré tout une des caractéristiques des avions de cette époque.

Concernant leur réalisation, je ne suis pas adepte de tout ce qui est fil souple. Le papier par nature est sensible à l'humidité, donc sujet à déformation. Un hauban détendu sur une maquette est du plus mauvais effet.

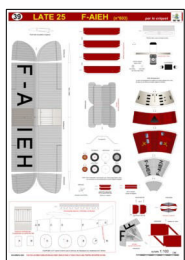
Les différents câblages sont issus d'aiguilles acier d'entomologistes de 2/10mm. Visuellement, c'est acceptable, bien que le diamètre soit un peu fort pour l'échelle. L'aspect maquette s'en trouve, malgré tout, renforcé.

Mieux : le fil d'acier de 1/10 (livré en bobine, donc à redresser avant pose....).

Échappement

De forme quelque peu tourmentée, sa réalisation est difficilement envisageable en papier. Je suggère l'utilisation de fil de soudure à l'étain de 0,8 ou 1mm pour figurer la tubulure et un rond de bois (cure dent) pour le collecteur. On se basera sur les photos de l'avion original tant pour la mise en forme du collecteur que de la tubulure.

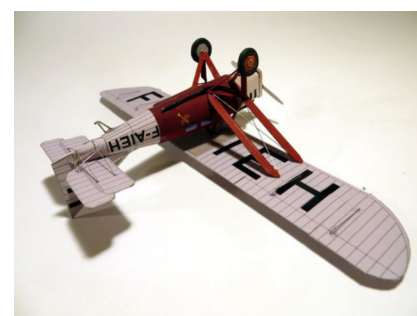
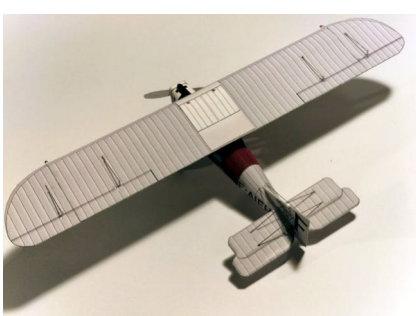
Planche de la maquette



Cette présentation, comme la planche de la maquette au format A4 en pdf (2,5Mo environ), sont **téléchargeables gratuitement** sur le site :

<http://criquetaero.com>

LA MAQUETTE EN PHOTOS



LATECOERE 25

F-AIEH

(1926)



Le 9 mars 1929, au cours d'un vol de reconnaissance vers l'Argentine, Jean Mermoz a dû poser son Laté 25 F-AIEH dans la Cordillère des Andes. Après des réparations de fortune de son mécanicien Alexandre Collenot, Mermoz réussit un décollage acrobatique afin de rejoindre Copiapo.

L'avion de cet exploit est exposé aujourd'hui au Musée de l'Air de Buenos-Aires.

<http://criquetaero.com> (dec. 2025)

